Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3405**

16. Wahlperiode 08. 11. 2006

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Rainer Stinner, Jürgen Koppelin, Jens Ackermann, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Heinz-Peter Haustein, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Detlef Parr, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Zulauf des Transportflugzeugs A400M

Die Bundeswehr verfügt über Fähigkeitslücken im Bereich des strategischen und taktischen Lufttransports, die maßgeblich durch die Beschaffung des Transportflugzeugs A400M geschlossen werden sollen. Das A400M-Programm hinkt dem ursprünglichen Zeitplan inzwischen erheblich hinterher. Im selben Zeitraum hat sich der Bedarf nach taktischer Verlegefähigkeit im Bereich des Lufttransportes aber durch die intensivere Inanspruchnahme der Bundeswehr durch Auslandseinsätze weiter erhöht. Insbesondere besteht ein Bedarf nach modernen Lufttransportkapazitäten, die von ihrem Leistungsprofil unter- und oberhalb des A400M liegen, aber schneller verfügbar sind. Durch die Querelen im EADS-Konzern ist eine weitere Verzögerung des Projektes zu befürchten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind zeitliche Abweichungen im Zulauf des A400M zu erwarten, und wenn ja, welche Abweichungen sind dies, und was sind die Gründe hierfür?
2. Wann wird der Erstflug des A400M stattfinden?
3. Wann erfolgen Zulassung und Qualifikation für den vollen Betrieb einschließlich aller Subsysteme des A400M?
4. Wann wird der erste A400M an die Bundeswehr ausgeliefert, und welchen Grad der Einsatzreife wird diese Maschine haben?
5. Wie stellen sich die Zeiträume für Erstflug bis Zulassung und Erstflug bis Qualifikation für die volle Einsatzfähigkeit des A400M im Vergleich zu anderen Luftfahrzeugentwicklungen dar?
6. Ab wann wird der erste Verband mit A400M einsatzbereit sein?
7. Wann erfolgen die ersten Auslieferungen an die anderen Nationen, die den A400M beschaffen?

8. Trifft es zu, dass das maximale Abfluggewicht des A400M vom ursprünglichen Abfluggewicht abweicht, und wenn ja, was sind die Gründe hierfür, und welche Auswirkungen hätte das zum Beispiel auf die Triebwerke und die geplante Nutzlast?
9. Ist der Bundesregierung bekannt, ob der Triebwerkshersteller über die Anpassungsnotwendigkeiten durch den Generalunternehmer informiert worden ist?
10. Trifft es zu, dass in der Konstruktionsplanungsversion des A400M das Problem des Leitwerkflatterns („fishtailing“) auftritt, und wenn ja, welche Gründe führen zu diesem Problem?

    Wie soll dieses Problem behoben werden?

    Falls eine Problembehebung notwendig sein sollte, treten durch die Problembehebung Beschränkungen hinsichtlich der geplanten Nutzlast, des vorgesehenen Aufgabenspektrums oder der Reichweite auf?
11. Wird es eine taktische und eine logistische Version des A400M geben, und wenn ja, worin liegen ihre Unterschiede?
12. Gibt es vom deutschen Modell abweichende Versionen des A400M für Partnernationen, und worin liegen deren Unterschiede zur deutschen Version?
13. Ab wann ist der A400M nach derzeitigem Stand in der Lage, Flugplätze in den Einsatzgebieten wie zum Beispiel Termez oder Masar-i-Sharif bei Tag und Nacht anzufliegen?

    Welche Leistungen hinsichtlich Nutzlast und Reichweite sind an einem heißen Sommertag zu erwarten?
14. Wird der A400M die ursprünglich prognostizierte Überführungsreichweite von 9 520 km erreichen?

    Inwieweit weicht sie ab, und welche Konsequenzen hat dies?
15. Welche Fahrzeuge der Bundeswehr, die derzeit und zukünftig zum Einsatz kommen, können mit dem A400M transportiert werden?
16. Welche Umbaumaßnahmen oder sonstige Veränderung müssen an den Fahrzeugen, etwa beim PUMA oder dem GTK Boxer, für den Lufttransport mit dem A400M vorgenommen werden?
17. Wie werden eventuell abgenommene oder veränderte Bauteile der Fahrzeuge nachgeführt?
18. Wie sieht der Planungsstand für notwendige Um- und Ausbaumaßnahmen auf deutschen Fliegerhorsten bezüglich Startbahnverlängerung, Hangarbau etc. aus?
19. Welche Regressansprüche stehen der Bundesrepublik Deutschland bei einem verspäteten Zulauf des A400M gegenüber den Vertragspartnern zu?
20. Wird die Bundesregierung den möglichen verspäteten Zulauf zu Nachverhandlungen mit den Vertragspartnern nutzen?
21. Wie sollen nach einer Reduzierung der Beteiligung durch die Daimler Chrysler AG in Zukunft deutsche wehrtechnische- und wirtschaftspolitische Interessen in der EADS wahrgenommen werden?
22. Wie viel deutsche und wie viel europäische Arbeitsplätze hängen direkt und indirekt von dem A400M-Programm ab?
23. Gibt es aufgrund der Probleme bei den zivilen Projekten A380 und A350 einen Abzug von Ingenieuren aus dem A400M-Programm hin zu den zivilen Projekten?

24. Welche Lufttransportkapazitäten planen andere europäische Nationen ab 2010 vorzuhalten?

    Welche operativen Gründe führen zu dem unterschiedlichen Flottenmix?

25. In welchem Umfang werden andere europäische Nationen über operative Fähigkeiten verfügen, die sich der deutschen Luftwaffe nach Umstellung auf A400M verschließen?

26. Welche Verträge hat die Bundesregierung zur Erbringung von Lufttransportleistungen hinsichtlich Dauer, Umfang und Leistungsgarantie mit EU-Staaten sowie den Nicht-EU-Staaten geschlossen?

27. Erscheint die Etablierung eines Flottenmixes durch Beschaffung einer geringeren Stückzahl A400M, der Etablierung von SALIS zu einer Dauerlösung und der Beschaffung von Lufttransportkapazitäten, die von ihrem Leistungsprofil unterhalb des A400M liegen, in Anbetracht der neuen Einsatzrealität der Bundeswehr sicherheitspolitisch sinnvoll?

28. Wie ist die Wirtschaftlichkeitsprüfung für eine Interims- oder Dauerlösung durch Kauf oder Leasing von C 130 J-Maschinen ausgefallen?

29. Gibt es Pläne zukünftig Lufttransportfahrzeuge zu beschaffen, die unter oder über den Leistungsparametern des A400M liegen, und wenn ja, wie sehen diese aus?

Berlin, den 7. November 2006

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333